

# **PENEGAKAN HUKUM HAK LINTAS DAMAI BAGI KAPAL-KAPAL ASING DI PERAIRAN INDONESIA**

**Dadang Suhendang**

Program Studi Magister Ilmu Hukum  
Fakultas Hukum Universitas Brawijaya  
Jl. M.T. Haryono 169 Malang  
Email: dadangs40@yahoo.co.id

## ***Abstract***

*As an archipelago, Indonesia is located in a strategic position between two continents, Asia and Australia, as well as two of the Pacific and Indian Ocean. Indonesia's position also has a strategic significance because it has the potential of natural resources and non-biological. Indonesia's geographical position between the Indian Ocean and the Pacific, it makes the waters of Indonesia becomes one of the important international shipping lanes in the world. Right of innocent passage which apply to ships and foreign aircraft in the sea area Territories are not permitted to perform the actions that are considered threatened or crime in the form of crime which will result in the disruption of the territorial integrity of the waters of a country as well as the violations that occurred in Indonesian waters related the right of innocent passage for foreign ships and aircraft. The purpose of writing is to know the causes of the breach and to determine the implementation of the rule of law and to know the principles of national and international law in regulating the right of innocent passage for foreign ships in territorial waters of Indonesia. In this study, using normative law approach legislation and the comparative approach. Of this paper will be produced writing about law enforcement right of innocent passage for foreign vessels in Indonesian waters.*

***Key words:*** law enforcement, innocent passage

## **Abstrak**

Sebagai negara kepulauan, Indonesia terletak pada posisi strategis antara dua benua yaitu Asia dan Australia, serta dua samudera Pasifik dan samudera Hindia. Posisi Indonesia tersebut juga memiliki arti strategis karena memiliki potensi sumber daya alam hayati maupun non-hayati. Posisi geografis Indonesia yang berada di antara Samudera Hindia dan Pasifik tersebut menjadikan perairan Indonesia menjadi salah satu jalur pelayaran internasional penting di dunia. Hak lintas damai yang berlaku bagi kapal dan pesawat udara asing di wilayah laut Teritorial tidak diijinkan untuk melakukan tindakan-tindakan yang dianggap mengancam atau tindak kriminalitas berupa kejahatan yang akan berdampak pada terganggunya keutuhan wilayah perairan suatu negara serta adanya pelanggaran yang terjadi di wilayah perairan Indonesia berkaitan dengan hak lintas damai bagi

kapal dan pesawat udara asing. Tujuan penulisan ini untuk mengetahui faktor penyebab terjadinya pelanggaran dan untuk mengetahui pelaksanaan penegakan hukum serta untuk mengetahui prinsip hukum nasional dan internasional dalam mengatur hak lintas damai bagi kapal asing di laut territorial Indonesia. Dalam penulisan ini menggunakan metode hukum normatif yang menggunakan pendekatan Undang-undang dan pendekatan perbandingan. Dari penulisan ini akan dihasilkan penulisan mengenai penegakan hukum hak lintas damai bagi kapal-kapal asing di perairan Indonesia.

**Kata kunci:** penegakkan hukum, hak lintas damai

## **Latar Belakang**

Indonesia sebagai Negara berdaulat memiliki kuasa terhadap wilayah untuk dikelola dengan baik. Kewenangan menguasai tersebut secara konstitusi diatur dalam Pasal 25A UUD Republik Indonesia 1945 (Amandemen). Dengan demikian kewenangan Negara yang dilaksanakan oleh pemerintah tersebut ditujukan untuk menyelenggarakan dan menegakkan kedaulatan serta bertanggung jawab penuh terhadap pengaturan ruang darat, udara maupun udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, lingkungan hidup, keamanan negara dan pertahanan. Sedangkan ketentuan hukum nasional yang mengatur tentang wilayah Negara yang diatur dalam Pasal 1 Undang-undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara Indonesia tersebut meliputi lingkup batas, daratan perairan laut, dan udara yang menitikberatkan pada batas secara horizontal, sedangkan batas Negara secara vertikal tidak ada satu pasal pun yang mengaturnya. Dengan demikian dua ketentuan hukum nasional ini bersifat problematik khususnya terhadap pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan dan dampak yang diakibatkannya.

Sebagai negara kepulauan, Indonesia terletak pada posisi strategis antara dua benua yaitu Asia dan Australia, serta dua samudera Pasifik dan samudera Hindia. Posisi Indonesia tersebut juga memiliki arti strategis karena memiliki potensi sumber daya alam hayati maupun non-hayati. Posisi geografis Indonesia yang berada di antara Samudera Hindia dan Pasifik tersebut menjadikan perairan Indonesia menjadi salah satu jalur pelayaran internasional penting di dunia.

Sebagian besar jalur pelayaran yang melintasi Asia Tenggara berada di perairan yurisdiksi nasional Indonesia, Malaysia dan Singapura melalui Selat Malaka.

Keamanan laut yurisdiksi nasional dan perairan internasional sebagai jalur-jalur pelayaran telah lama menjadi perhatian serius dunia khususnya bagi negara-negara pantai (*Coastal State*) maupun negara kepulauan (*Archipelagic State*) yang secara langsung memiliki kepentingan di dalamnya. Salah satu fungsi laut adalah sebagai jalur transportasi yang menghubungkan satu negara dengan negara lain untuk kepentingan berbagai macam kegiatan. Mengingat fungsi tersebut memiliki nilai yang tinggi bagi negara kepulauan, maka kejahatan sering terjadi di laut yang mengancam keamanan pelayaran, perdagangan yang mengakibatkan korban jiwa bagi awak kapal, kerusakan fisik kapal, kerugian barang yang diangkut serta kerugian bagi pemilik kapal. Perairan laut yurisdiksi maupun internasional yang tidak terjamin keamanannya, maka membawa konsekuensi logis pada dampak kerugian ekonomi secara global. Oleh karena itu, keamanan laut bukan hanya mewakili kepentingan suatu negara tetapi juga menjadi kepentingan kawasan (*regional*).

Kebebasan berlayar bagi kapal asing yang dijamin oleh hak lintas damai tersebut tidak luput dari upaya Indonesia dalam menjaga ketahanan dan pertahanan dari ancaman dan gangguan di laut. Jaminan dalam menghormati adanya kebebasan navigasi secara internasional tidak selamanya dirasakan Indonesia. Beberapa praktik pelayaran dan laut penerbangan yang menggunakan wilayah udara di atasnya sering disalahgunakan kapal asing dan pesawat udara. penggunaan hak lintas damai bagi kapal asing berpotensi untuk dilanggar untuk melakukan tindak pidana tertentu di laut seperti kepabeanan, mengangkut imigran gelap, penyelundupan, pencemaran, penangkapan ikan secara tidak sah, survei, dan lain sebagainya. Begitu pula penerbangan pesawat udara yang menggunakan ruang udara di atas teritorial Negara pantai sering melakukan pelanggaran baik yang dilakukan oleh pesawat negara maupun pesawat sipil.

Hak lintas damai yang berlaku bagi kapal dan pesawat udara asing di wilayah laut Teritorial tidak diijinkan untuk melakukan tindakan-tindakan yang dianggap mengancam atau tindak kriminalitas berupa kejahatan yang akan berdampak pada terganggunya keutuhan wilayah perairan suatu negara serta. Adanya pelanggaran

yang terjadi di wilayah perairan Indonesia berkaitan dengan hak lintas damai bagi kapal dan pesawat udara asing, maka perlu dilakukan kajian secara akademis pada aspek hukum terhadap permasalahan yang muncul, sehingga dapat diketahui faktor-faktor penyebab pelanggaran, norma hukum, dan solusi untuk mengatasi permasalahan tersebut.

Dari uraian latar belakang masalah di atas, penulis merumuskan masalah untuk kemudian dicari pemecahannya sebagai berikut:

1. Apa faktor penyebab terjadinya pelanggaran hak lintas damai yang dilakukan kapal asing di laut teritorial Indonesia.
2. Bagaimana penegakan hukum hak lintas damai terhadap kapal asing di laut teritorial Indonesia?
3. Bagaimana prinsip-prinsip hukum nasional dan internasional dalam mengatur hak lintas damai bagi kapal asing di laut teritorial Indonesia.

Dalam penulisan jurnal ini penulis menggunakan tipe penulisan hukum normatif yang mengkaji dan menganalisa peraturan perUndang-undangan tentang pengaturan hukum laut baik secara internasional maupun nasional berkaitan dengan penggunaan hak lintas damai bagi kapal dan pesawat udara asing di laut teritorial Indonesia. Mengingat penulisan hukum dengan tipe normatif ini, maka akan dilakukan pengkajian dan analisa terhadap peraturan perUndang-undangan yang berkaitan dengan hak lintas damai bagi kapal dan pesawat udara asing di laut teritorial Indonesia. Dalam penulisan hukum maka fokus pembahasannya dilakukan atas dasar proses untuk menemukan prinsip-prinsip dan aturan hukum dan doktrin-doktrin yang dapat digunakan untuk menjawab isu hukum yang akan dibahas. Penulisan hukum ini dilakukan sebagai suatu kajian secara akademis dan penulisan ini berkaitan erat dengan upaya untuk memberikan sumbangan pemikiran atau gagasan dalam dinamika perkembangan ilmu hukum khususnya hukum internasional melalui temuan-temuan teori, hukum, argumentasi atau konsep-konsep baru yang sejalan dengan hal-hal ilmu hukum.

Pendekatan yang dipakai dalam penelitian ini adalah : Pendekatan Undang-undang (*Statute Approach*) dan Pendekatan perbandingan (*Comparative Approach*) dengan tujuan sebagai pedoman dan dasar untuk menganalisa permasalahan. Bahan hukum adalah segala sesuatu yang dapat dipakai atau

diperlukan untuk tujuan menganalisis hukum yang berlaku. Bahan hukum yang dikaji dalam penelitian ini terdiri atas bahan hukum primer yaitu :

- 1) Undang-undang :
  - a) Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention On the Law of the Sea.
  - b) Undang-undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.
  - c) Undang-undang Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 1999 tentang Hubungan Luar Negeri.
  - d) Undang-undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara.
  - e) Undang-undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia.
  - f) Undang-undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- 2) Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia.

## **Pembahasan**

### **A. Faktor Penyebab Terjadinya Pelanggaran Hak Lintas Damai Yang Dilakukan Kapal Asing di Laut Teritorial Indonesia**

Dalam pembahasan dengan permasalahan faktor penyebab terjadinya pelanggaran hak lintas damai yang dilakukan kapal dan pesawat udara asing di laut teritorial perlu dengan beberapa hal yang berkaitan dengan aspek historis, rejim hukum, kekuatan armada dan ekonomi sebagai berikut:

#### **1. Faktor historis**

Faktor historikal ini merupakan salah satu penyebab timbulnya pelanggaran Hak Lintas damai di laut teritorial oleh kapal dan pesawat udara asing. Faktor historikal di dalamnya mengandung pengalaman peristiwa sejarah yang melatarbelakangi perbedaan interpretasi terhadap penggunaan laut sebagai jalur

transportasi, pengendalian dari suatu negara tertentu di masa lampau hingga penggunaan kekuatan armada dalam suatu perairan di masa lampau. Pendudukan (*Occupation*) suatu wilayah karena penjajahan negara asing terhadap suatu wilayah yang kemudian merdeka dan mengalihkan wilayah bekas jajahan kepada negara baru juga menjadi faktor historikal terjadinya pelanggaran hak lintas damai. Hal tersebut terjadi karena perbedaan pandangan historikal dari masing-masing negara terhadap pemanfaatan laut baik sebagai sarana transportasi, pengelolaan sumber daya alam laut maupun untuk keperluan pertahanan wilayah laut di masa kini. Kebiasaan-kebiasaan internasional juga memberi interpretasi lain terhadap potensi pelanggaran hak lintas damai yang terjadi di laut teritorial.

Faktor historikal dalam studi kasus (*Case Study*) dalam penelitian ini dapat ditunjukkan dari kejadian pelintasan kapal-kapal nelayan, kapal niaga, maupun pesawat udara yang melanggar hak lintas damai di perairan teritorial Indonesia. Seperti yang terjadi pada saat konflik antara Indonesia dan Malaysia berkaitan dengan konflik Sipadan dan Ligitan, kapal-kapal Malaysia sering menerobos masuk perairan Indonesia hingga 10 mil di timur Nunukan. Bahkan dalam keputusan Mahkamah Internasional PBB memenangkan Malaysia terhadap kepemilikan pulau Sipadan dan Ligitan yang berada dekat di Blok Ambalat. Begitu pula pada saat konflik Blok Ambalat sendiri yang mengandung sumber daya alam minyak yang telah disengketakan sejak tahun 1960. Puncak konflik Blok Ambalat terjadi pada tahun 2006 ketika Indonesia mendirikan lampu suar navigasi laut, pekerjaanya disandera oleh Kapal Perang Malaysia namun berhasil dibebaskan oleh Kapal Perang Republik Indonesia (KRI). Peristiwa pelanggaran hak lintas damai oleh kapal-kapal asing tersebut pada dasarnya dilatarbelakangi oleh faktor historis masing-masing negara yang memegang teguh historikal wilayah atau kawasan peninggalan penjajah. Malaysia didasarkan pada historikal Inggris sedangkan Indonesia didasarkan pada historikal Belanda. Inilah salah satu penyebab pelanggaran hak lintas damai di laut teritorial Indonesia sering di langgar yang disebabkan oleh faktor historikal dari imperium penjajah yang dulu menguasai kawasan laut sebagai kekuasaannya.

## 2. Faktor rejim hukum laut internasional

Rejim hukum laut sebelum Perang Dunia II (PD II) difokuskan pada pengelolaan laut untuk kepentingan kegiatan di atas permukaan laut semata (*Single Dimention*), tetapi era dewasa ini pandangan tersebut telah berkembang sesuai tuntutan kebutuhan zaman. Pengelolaan laut dewasa ini diarahkan pada pemanfaatan sumber daya alam yang dilakukan tidak terbatas pada laut teritorial semata tetapi hingga laut lepas dengan laut dalam hingga landas kontinen atau multi dimensi (*Multy Dimention*). Dasar filosofi tentang laut juga telah mengalami perkembangan seiring dengan konsepsi bahwa laut dan sumber daya alam yang terkandung di dalamnya adalah warisan generasi di masa mendatang. Oleh karena itu perlu dilakukan upaya-upaya untuk melestarikan dan mengelola secara bijak, maka sejak tahun 1958 telah digagas konsepsi hukum laut secara internasional melalui penyelenggaraan Konferensi PBB I tentang Hukum Laut di Jenewa tentang *United Nations Converence on the Law of the Sea* (UNCLOS I).

Dalam evolusi perkembangan hukum laut internasional hingga sekarang ini banyak dipengaruhi oleh dua doktrin yaitu:

- a) *Teori pertama*, bahwa Semua umat manusia dapat memiliki laut sehingga laut terbuka bagi manusia dalam pelayaran maupun penggunaan lainnya, dikenal dengan *res communis*.
- b) *Teori kedua*, Laut dapat dimiliki dengan menguasai dengan mendudukinya dan siapapun dapat mengambil bagian atas lautan tersebut menjadi miliknya yang kemudian ia dapat membatasi penggunaannya, yang kemudian dikenal dengan *res nullius*.<sup>1</sup>

Perbedaan yang substansial pada aspek hukum dari kedua doktrin tersebut sangat tajam dalam perkembangan hukum laut selanjutnya. Perbedaan yang utama adalah pengakuan atas pentingnya pelayaran laut sebagai penghubungan antar negara dalam perdagangan, perhubungan dan komunikasi. Prinsip kedua yang muncul akibat pertentangan antara doktrin laut terbuka dan laut tertutup adalah hak lintas damai. Adanya hak lintas damai telah meningkatkan perdagangan,

---

<sup>1</sup> Boer Mauna, **Hukum Internasional: Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam era Dinamika Global**, Alumni, Bandung, 2000, hlm. 320.

hubungan dan komunikasi antar negara. Walaupun negara pantai dapat menikmati hak yurisdiksinya atas laut teritorial, tetapi kapal negara asing juga dapat berlayar melalui wilayah teritorial negara pantai selama pelayaran dengan syarat-syarat tertentu. Hak lintas damai, kemudian eksis sebagai pembatasan dan pengecualian kedaulatan absolut negara pantai atas laut teritorialnya.

Di semua negara, baik negara yang memiliki pantai maupun tidak memiliki pantai, boleh melaksanakan hak lintas damai dengan bebas melalui laut teritorial, sebagaimana diatur dalam UNCLOS. Dalam Pasal 18 UNCLOS 1982 disebutkan bahwa pengertian lintas, adalah suatu navigasi lewat laut teritorial guna keperluan:

- 1) Melintas melalui perairan pedalaman atau berhenti di tempat berlabuh dengan lego jangkar di tengah laut atau bersandar di suatu pelabuhan.
- 2) Berangkat dari perairan pedalaman atau berhenti di di tengah laut (*roadstead*) dengan cara berlabuh atau fasilitas pelabuhan tersebut.

### **3. Faktor kekuatan armada kapal perang**

Keberadaan kekuatan armada Angkatan Laut di seluruh dunia merupakan kekuatan yang tidak dapat diremehkan dalam penguasaan kawasan laut termasuk juga kawasan laut teritorial untuk menjaga keamanan dan mempertahankan negara. Sejarah telah membuktikan bahwa keberadaan Angkatan Laut menjadi ujung tombak kekuatan suatu negara pantai. Beberapa peperangan laut dengan pengerahan kekuatan armada kapal perang menjadi kekuatan penghancur yang dahsyat untuk melumpuhkan daerah pantai musuh. Armada kapal perang memiliki jenis yang beragam dari jenis kapal permukaan atas air (AKPA) atau kapal selam (*Submarine*). Kekuatan kapal perang telah digunakan sejak perang tradisional yang terjadi juga di Indonesia dengan berbagai kekuatan yang telah ditunjukkan oleh pejuang bahari dari Kerajaan Aceh yang terkenal yaitu Laksamana Malahayati dan dari kerajaan Mojopahit yaitu Laksamana Nala.<sup>2</sup>

Pada masa damai seperti sekarang ini kehadiran kapal perang dan pesawat udara asing di wilayah teritorial sering kali melakukan penyimpangan dari

---

<sup>2</sup> Joko Pramono, **Budaya Bahari**, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2005, hlm. 14.



ketentuan hukum laut internasional sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982. Sejak Indonesia mendeklarasikan dan diakui oleh dunia internasional sebagai negara kepulauan, maka Indonesia mengatur zona-zona laut untuk dapat digunakan negara-negara asing dalam melakukan pelayaran internasional secara damai. Oleh karena itu Pasal 17 s.d. 25 mengatur tentang hak lintas damai bagi kapal dan pesawat udara negara asing untuk melintas di laut teritorial termasuk Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI).

Pada tahun 2007 terjadi dua kali pelanggaran yang dilakukan oleh kapal perang Malaysia kembali memasuki perairan teritorial dengan melakukan propaganda militer yang merugikan dan mengganggu keutuhan NKRI. Kapal perang Malaysia tersebut yaitu KD Sri Perlis dan KD Budiman yang dapat dihalau oleh kapal-kapal perang Indonesia yang sedang berpatroli di Selat Makasar yaitu KRI Welang, KRI Untung Suropati, KRI Keris dan KRI Ki Hajar Dewantara.

Pada tanggal 3 November 2014, Kapal perang Malaysia memasuki perairan teritorial Indonesia di Selat Makasar dan mendekati Karang Unarang hingga 4 (empat) mil dari perbatasan Indonesia – Malaysia. Kapal perang Malaysia yaitu Kapal Diraja Pari tersebut merupakan bentuk propaganda militer yang berkaitan dengan konflik kawasan Ambalat dan tindakan tersebut dapat dikategorikan menyalahi ketentuan pada Pasal 19 ayat (2) huruf d UNCLOS 1982.

Dari berbagai studi kasus (*Case Study*) di atas menunjukkan bahwa pelanggaran hak lintas damai di laut teritorial Indonesia masih cukup tinggi khususnya yang dilakukan oleh kapal perang dan pesawat udara asing. Oleh karena itu kapal perang dan pesawat tempur negara asing masih menjadi potensi ancaman yang faktual terhadap hak lintas damai di laut teritorial Indonesia. Faktor kekuatan armada Angkatan Laut berupa kapal perang dan pesawat tempur negara asing menjadi faktor penyebab terjadinya pelanggaran hak lintas damai di laut teritorial Indonesia.

#### **4. Faktor ekonomi**

Dalam perkembangan teknologi kelautan yang dilakukan melalui survey oleh kapal-kapal riset kelautan banyak ditemukan potensi sumber daya laut yang melimpah baik hayati maupun nonhayati untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Sumber daya laut ini dapat dikelola oleh negara pantai maupun

negara tidak berpantai sesuai kewenangan pengelolaan di laut lepas. Sumber daya hayati yang dapat dikelola Negara Pantai sangat dimungkinkan menganggap lintas damai bagi kapal dan pesawat udara asing tersebut berbahaya karena melanggar ketentuan yang bersifat damai yang disebabkan faktor historikal masing-masing negara pengguna laut teritorial negara lain memiliki prinsip yang berbeda. Faktor historikal negara pengguna lintas damai ini memungkinkan dilatarbelakangi pada prinsip doktrin laut adalah bebas atau tidak ada yang memiliki (*Mare Liberum*), sehingga seluruh umat manusia bebas menggunakan untuk kepentingan kesejahteraan manusia.

## **B. Penegakan Hukum Hak Lintas Damai Terhadap Kapal Asing di Laut Teritorial Indonesia**

### **1. Pelaksanaan hak lintas damai menurut hukum internasional**

Sebagai Negara pantai, Indonesia memiliki hak berdaulat terhadap laut teritorial, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya maupun sumber kekayaan alam yang terkandung di dalamnya sebagaimana di atur dalam hukum internasional.

Dari ketentuan Negara kepulauan (*Archipelagic State*), maka konvensi ini juga memberikan kewajiban untuk memberikan hak lintas damai bagi kapal-kapal dan pesawat udara asing untuk melintas di perairan teritorial. Namun permasalahan yang muncul adalah tidak selamanya hak lintas damai tersebut dapat berjalan dengan baik sebagaimana diatur dalam norma larangan pada Pasal 19 ayat (2) UNCLOS 1982. Hal tersebut berkaitan erat pengamanan sumber daya alam dan tegaknya kedaulatan Negara pantai seperti Indonesia dari potensi ancaman yang ditimbulkan hak lintas damai di laut teritorial. Jalur pelayaran dengan menggunakan hak lintas damai di perairan teritorial tersebut juga berkaitan dengan terganggunya potensi sumber daya di bawah laut tersebut. Oleh karena itu dibutuhkan pengamanan terhadap pelaksanaannya tidak mengganggu keberlangsungan potensi sumberdaya alam yang ada seperti penangkapan ikan secara tidak sah, pencemaran, bahaya radiasi nuklir bagi kapal-kapal yang membawa atau bertenaga nuklir, survey dan lain sebagainya. Untuk mencegah

terjadinya hal-hal yang tidak di inginkan sebagai bentuk kekhawatiran dari Negara pantai, maka pada Pasal 25 UNCLOS 1982 memberikan kewenangan penuh kepada Negara pantai untuk mengambil langkah preventif.

## 2. Hak lintas damai menurut hukum nasional

Konsekuensi logis dari diberlakukanya Indonesia sebagai Negara Kepulauan sebagaimana diatur dalam Pasal 25A Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia (*Ground Norm*), maka secara konstitusional hal tersebut melatarbelakangi setiap pembentukan peraturan perUndang-undangan yang berkaitan dengan kelautan harus mengacu pada kosntitusi tersebut dengan segala resikonya.

Mengenai wilayah perairan Indonesia, terdapat beberapa pertimbangan yang dijadikan sebagai dasar oleh Pemerintah Republik Indonesia mengeluarkan pernyataan, diantaranya adalah:

- a. Bentuk geografi, Indonesia sebagai Negara kepulauan yang terdiri atas 17.508 pulau mempunyai ciri, corak dan sifat tersendiri serta diperlukan pengaturan secara tersendiri.
- b. Bagi kesatuan wilayah (teritorial) Negara Republik Indonesia semua kepulauan maupun perairan dianggap sebagai satu kesatuan yang bulat.
- c. Batas-batas laut teritorial yang ditetapkan oleh pemerintah kolonial sebagaimana termaktub dalam “*Teritoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie 1939*” pasal 1 ayat (1) sudah tidak relevan lagi bagi kepentingan keamanan wilayah Indonesia.
- d. Setiap negara yang berdaulat berhak, berwenang dan berkewajiban untuk mengambil tindakan-tindakan yang dianggap perlu untuk melindungi keutuhan, keselamatan dan keamanan negaranya.<sup>3</sup>

Setelah pemerintah memberikan penjelasan pengertian tentang konsepsi nusantara dan berbagai pertimbangan, maka hal tersebut menjadi salah satu pendorong bagi pemerintah untuk mengeluarkan Deklarasi 13 Desember 1957, yang deklarasi tersebut dikenal dengan “Deklarasi Djuanda”.

---

<sup>3</sup> Mochtar Kusumaadmaja, **Pengantar Hukum Internasional**, Alumni, Bandung, 2003, hlm. 147.

Di dalam deklarasi tersebut, disebutkan bahwa : “segala perairan di antara dan di sekitar pulau-pulau bagian dari wilayah teritorial wilayah nusantara mempunyai dampak hukum yang penting bagi kegiatan pelayaran internasional, hal tersebut dikarenakan dari bagian *high seas* (laut lepas) yang tadinya *free* (bebas), maka Pemerintah Indonesia mengambil tindakan yaitu menjadikan sebagai bagian dari wilayah nasional. Hal tersebut disebabkan, bahwa Negara Indonesia tidak bisa begitu saja meniadakan kebebasan dalam kegiatan aktivitas berlayar di wilayah perairan Indonesia sebagaimana telah ada sejak zaman dulu, maka Deklarasi 13 Desember 1957 dengan tegas menyatakan bahwa “....lalu lintas kapal-kapal asing melalui perairan Indonesia dijamin selama tidak merugikan keamanan dan keselamatan Negara Indonesia”.<sup>4</sup>

### **3. Kewenangan instansi penegak hukum di laut teritorial**

#### **a. Wewenang TNI Angkatan Laut dalam penegakan hukum di wilayah perairan laut indonesia**

Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut dalam menjalankan tugasnya mempunyai 3 (tiga) peranan penting yaitu peran pada bidang militer, peran dalam bidang polisionil dan peran dalam bidang diplomasi. Peran militer, peran polisionil, dan peran diplomasi merupakan peran yang sifatnya universal yang dimiliki oleh TNI Angkatan Laut. Dalam implementasinya, bahwa ketiga peran yang secara yuridis telah diatur dalam Undnag–Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tugas TNI Angkatan Laut. Salah satu bentuk tugas yang harus dijalankan TNI AL telah dituangkan dalam Pasal 9 Undang-undang Nomor 34 Tahun 2004. Sedangkan tugas penegakan hukum serta sebagai penjaga keamanan secara jelas diatur dalam Pasal 1 ayat (22) Undang – Undang Nomor 34 Tahun 2004. Kemudian penegakan hukum yang dilakukan oleh TNI AL juga secara jelas telah dijelaskan dalam Penjelasan pasal Pasal 9 huruf b Undang-undang Nomor 34 Tahun 2004.

Dalam Pasal 284 ayat 2 KUHP disebutkan bahwa KUHP dapat diterapkan untuk semua terjadinya tindak pidana, termasuk juga dengan yang sementara ini bahwa ketentuan tersebut merupakan ketentuan yang bersifat

---

<sup>4</sup> Pandoyo, T.S., **Wawasan Nusantara**, Rineka Cipta, Jakarta, 1999, hlm. 26.

husus terhadap acara pidana seperti halnya telah tertuang dalam Undang-undang tertentu. Untuk itu bahwa apa yang tertuang dalam Pasal 6 ayat (1) KUHAP telah dinyatakan tentang penyidik dalam tindak pidana. Atas dasar ketentuan yang tertuang dalam pasal tersebut, maka proses penyelesaian terhadap perkara-perkara yang bersifat khusus sebagaimana telah diatur didalam perundangan tertentu yang mana dalam penerapan serta proses penegakan hukum telah memuat ketentuan yang bersifat khusus atau *Lex Specialis*.

Terkait dengan dasar kewenangan TNI AL dalam menjalankan tugasnya yaitu menegakkan hukum di laut dan diseluruh wilayah perairan teritorial Indonesia telah diatur dengan jelas dalam Pasal 9 huruf b Undang – Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI. Disamping itu bahwa dasar kewenangan TNI AL didalam melaksanakan tugas memberantas terjadinya tindak pidana yang terjadi di ZEEI telah dinyatakan dengan jelas dan tegas pada peraturan dan perundangan lain yang mengatur tentang ZEEI (Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia) serta secara khusus yang mengatur tentang terjadinya tindak pidana tertentu yang terjadi di wilayah perairan Indonesia.

Ketentuan yang mengatur tentang kewenangan yang diberikan kepada Perwira TNI untuk melaksanakan tindakan penyidikan terhadap tindak pidana yang terjadi di wilayah laut ZEEI telah diatur dalam Undang-undang Nomor 5 Tahun 1983, Pasal 14. Ketentuan-ketentuan tentang kewenangan TNI AL dalam melaksanakan tugas penyidikan terhadap tindak pidana di wilayah perairan Indonesia semakin kuat yang disebutkan dengan tegas tentang proses penegakan hukum atas tindak pidana di wilayah perairan Indonesia. Di dalam Konvensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS 1982) yang kemudian ditindaklanjuti oleh pemerintah Indonesia dengan melakukan ratifikasi dengan Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985. Kewenangan TNI AL yang terdapat dalam UNCLOS 1982 terdapat dalam Pasal 111 ayat (5). Sesuai dengan ketentuan dalam dalam Pasal 111 ayat (5) UNCLOS 1982, bahwa TNI AL mempunyai kewenangan untuk melakukan penegakan atas kedaulatan negara juga memiliki kewenangan dalam menegakkan hukum yang sesuai dengan yuridiksi negara atas wilayah perairan lautnya.

TNI AL sebagai komponen utama dalam melaksanakan penegakan wilayah dan hukum di laut melaksanakan perananan diplomasi, polisionil dan pertahanan. Sebagai komponen utama pertahanan di laut, TNI AL wajib untuk menjaga integritas wilayah NKRI dan mempertahankan stabilitas keamanan di laut serta melindungi sumber daya alam di laut dari gangguan keamanan dan pelanggaran hukum di wilayah yurisdiksi nasional Indonesia, baik dari dalam maupun luar negeri seperti; *illegal logging*, *trafiking*, *illegal mainning*, *illegal entry* dan lain sebagainya. Dalam menjalankan tugas menjaga keamanan di laut, TNI AL akan sangat bergantung pada kesiapan armada kapal-kapal perang (Kapal Republik Indonesia/KRI) yang dimiliki khususnya yang memiliki kemampuan *striking force*, *patrol*, dan *logistic support*.

**b. Badan Keamanan Laut (Bakamla)**

Beberapa upaya untuk meminimalisir tumpangtindih, kontradiktif dan duplikasi kewenangan penegakan hukum di laut Pemerintah memberikan solusi dengan membentuk Bakamla. Pasal 59 Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan mengatur pembentukan Badan Keamanan Laut disingkat Bakamla.

Pembentukan Badan Keamanan Laut sebagai implementasi kebijakan yang dituangkan dalam Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan ini pada gilirannya juga tidak dapat menjadi solusi yang dapat menyelesaikan permasalahan penegakan hukum perikanan di laut. Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 (LN RI Tahun 2014 Nomor 380) tentang Badan Keamanan Laut (Bakamla). Hal ini dapat diketahui sebagai berikut:

- 1) Bakamla dibentuk bukan didasarkan sebagai institusi pemerintah yang diatur melalui Undang-undang.
- 2) Tugas yang diemban hanya melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia, sehingga tidak spesifik pada tindak pidana *Illegal Fishing*. Kewenangan Bakamla tidak diatur dalam Undang-undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan sebagai penyidik, sehingga keberadaan Bakamla ini tidak dapat berpengaruh terhadap pelaksanaan penegakan hukum *illegal fishing* yang terjadi di perairan yurisdiksi nasional.

- 3) Kewenangan yang diemban Bakamla adalah melakukan pengejaran seketika, memberhentikan, memeriksa, menangkap, membawa untuk diserahkan ke instansi terkait. Dari kewenangan ini terlihat bahwa fokus pada urusan hukum pelayaran dan keamanan secara umum.
- 4) Khusus untuk penanganan tugas Bakamla berkaitan dengan perkara *illegal fishing* justru akan memperpanjang rantai komando dan kendali karena tidak diatur dalam Undang-undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan karena proses selanjutnya harus diserahkan kepada instansi yang berwenang yaitu PPNS Perikanan, Polri dan TNI AL.

### **c. Pelaksanaan penegakkan hukum hak lintas damai di laut teritorial**

Pelaksanaan penegakan hukum hak lintas damai bagi kapal dan pesawat udara asing yang melintas di laut teritorial bukanlah perkara mudah untuk dilakukan. Hal tersebut disebabkan belum adanya harmonisasi antar kelembagaan atau instansi pemerintah. Duplikasi kewenangan antar instansi pemerintah dalam penanganan pelanggaran hak lintas damai yang dilakukan oleh kapal dan pesawat udara asing sering terkendala pada duplikasi norma hukum, tidak tersedianya kekuatan armada kapal dan pesawat udara patroli yang memadai dan aspek politik.

Beban para penegak hukum dalam melaksanakan tugas pengamanan laut teritorial dari kemungkinan pelanggaran hak lintas damai belum diimbangi dengan kemampuan kekuatan armada baik yang dimiliki oleh instansi terkait seperti Polri, Bakamla maupun TNI AL. Armada kekuatan kapal dan pesawat udara yang dimiliki sekarang ini belum menunjukkan perbandingan yang seimbang mengingat luasnya wilayah yang harus diamankan. Untuk mengatasi pelanggaran pelaksanaan hak lintas damai di laut teritorial oleh kapal asing dan pesawat udara ini juga dibutuhkan kerjasama antar negara melalui hubungan diplomatik agar tidak menimbulkan konflik berkepanjangan.

Menurut beberapa teori, bahwa secara konsepsional inti dan makna penegakan hukum adalah hubungan nilai-nilai yang dijabarkan dan kegiatannya diserasikan dengan kaidah yang mantap guna mengejawantahkan sikap tindak sebagai

rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.<sup>5</sup>

Selanjutnya menurut Soerjono Soekanto, dalam bukunya faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum menyebutkan bahwa masalah pokok dari penegakan hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mungkin mempengaruhinya, yaitu:<sup>6</sup>

1. Faktor hukumnya sendiri yaitu berupa Undang-undang.
2. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun yang menerapkan hukum.
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
4. Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
5. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

Pembangunan nasional dapat dilaksanakan dengan efektif apabila penegak hukum dan penyelenggara Negara serta masyarakatnya memahami fungsi dan peranan hukum yaitu:<sup>7</sup>

1. Hukum tidak dipandang sebagai norma yang harus dipatuhi oleh masyarakat sebagai warga Negara melainkan juga harus dipandang sebagai sarana yang membatasi kewenangan dan perilaku penegak hukum sebagai pejabat publik.
2. Hukum bukan sebagai sarana pembaharuan birokrasi melainkan juga sebagai sarana pembaharuan masyarakat.
3. Kegunaan dan kemanfaatan hukum tidak hanya dilihat dari kacamata kepentingan pemegang kekuasaan (Negara) melainkan juga pemangku kepentingan (*stake holder*), dan juga kepentingan korban (*victims*).
4. Fungsi hukum dalam kondisi masyarakat yang rentan (*vulnerable*) dan dalam masa peralihan (*transisional*), baik dalam bidang politik, ekonomi dan sosial tidak dapat terlaksana secara optimal apabila hanya menggunakan pendekatan *preventif* dan *refresif* semata, namun juga diperlukan pendekatan *restoratif* dan *rehabilitatif*.
5. Agar fungsi dan peranan hukum dapat dilaksanakan secara optimal, maka tidak semata-mata hukum dipandang sebagai wujud dari komitmen politik tetapi hukum sebagai sarana dalam mengubah sikap dan cara berfikir (*mindset*) dan perilaku (*behavior*) aparatur birokrasi dan masyarakat bersama-sama.

<sup>5</sup> Soeryono Soekanto, **Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum**, GrafindoPersada, Jakarta, 1983, hlm. 49.

<sup>6</sup> *Ibid.*

<sup>7</sup> Romli Atmasasmita, **Teori Hukum Integratif, Rekonstruksi terhadap Teori Hukum Pembangunan dan Teori Hukum Progresif**, Genta Publishing, Jakarta, 1997, hlm. 84.



### **C. Prinsip-prinsip Hukum dalam Mengatur Hak Lintas Damai Bagi Kapal Asing di Laut Teritorial Indonesia**

Dari pemaparan pelaksanaan hak lintas damai di atas, diketahui berbagai permasalahan yang sering menimbulkan konflik keamanan. Hal tersebut disebabkan oleh beberapa faktor yang telah dibahas di atas. Untuk mengetahui lebih dalam lagi, perlu dibahas kandungan yuridis prinsip-prinsip hak lintas damai yang sering menimbulkan permasalahan dan perlu mendapat pemecahan dalam penelitian tesis ini. Adapun prinsip-prinsip hukum yang terkandung di dalam hak lintas damai di laut teritorial Indonesia sebagai berikut:

#### **1. Prinsip perluasan yurisdiksi di laut**

Konsep laut teritorial pada awalnya timbul karena kebutuhan untuk pertahanan dan keamanan suatu negara pantai terhadap ancaman para perompak di laut. Konsep laut teritorial kemudian berkembang menjadi prinsip Negara pantai. Prinsip ini mengizinkan negara untuk memperluas yurisdiksinya di laut melebihi batas wilayah pantainya untuk alasan keamanan dan pertahanan. Secara konseptual, laut teritorial merupakan perluasan dari suatu wilayah daratan yang dimiliki negara pantai. Dukungan perluasan teritorial Negara pantai secara bertahap dibahas dalam berbagai konferensi yaitu mulai dari Konferensi Den Haag pada tahun 1930, Konferensi 1958 dan terakhir pada konferensi tahun 1982 di Montego Bay. Konferensi ini memberikan kewenangan prinsip perluasan yurisdiksi secara eksklusif terhadap tanah dan lapisan tanah di bawahnya sejauh 12 mil laut yang diukur dari garis dasar sepanjang pantai yang mengelilingi Negara pantai tersebut.

#### **2. Prinsip lintas laut secara damai (*innocent passage*)**

Prinsip lintas damai ini memberikan pengertian bahwa kebebasan berlayar dan terbang di laut teritorial tersebut dilakukan secara damai dengan batasan-batasan sebagaimana diatur pada Pasal 19 ayat (2) UNCLOS 1982. Prinsip lintas damai di laut teritorial Indonesia dibatasi dengan prinsip-prinsip norma larangan bagi kapal dan pesawat udara yang melintas, sehingga diharapkan dapat menjamin keamanan, kedaulatan, dan kedaulatan Negara pantai yang dilewati. Hak lintas

damai berlaku juga bagi kapal perang dan pesawat udara pemerintah yang sedang melakukan perjalanan untuk kepentingan non-komersial. Prinsip kapal perang yang melintas di laut teritorial memang sangat beresiko terhadap keamanan dan kedaulatan Negara pantai karena sifatnya sebagai alat perang. Kapal perang dalam lintas damai telah diatur sedemikian rupa, sehingga tidak menimbulkan ancaman keamanan, kedamaian, keutuhan wilayah kedaulatan Negara dengan beberapa ketentuan sebagaimana diatur dalam Pasal 19 khususnya huruf c, d, e dan f. Namun dalam praktik hak lintas damai tersebut, wilayah laut teritorial Indonesia seringkali mendapat ancaman karena tindakan-tindakan yang dilarang sebagaimana diatur dalam Pasal 19 ayat (2) huruf c,d, e dan f.

### **3. Prinsip kebebasan berlayar**

Menikmati hak lintas damai pada laut teritorial bagi kapal-kapal asing merupakan bentuk dari kesepakatan masyarakat dunia atas konsekuensi perluasan yurisdiksi Negara pantai maupun berlakunya Negara kepulauan seperti Indonesia. Kebebasan berlayar bagi kapal asing meliputi semua jenis sebagaimana diatur melalui hukum internasional dalam Pasal 17 s.d 26 UNCLOS 1982. Kapal-kapal dagang dan kapal pemerintah lainnya yang dioperasikan untuk tujuan non-komersial sebagaimana diatur dalam Pasal 27 dan 28 UNCLOS 1982. Begitu pula untuk jenis kapal perang diatur dalam Pasal 29 UNCLOS 1982. Khusus untuk kapal selam yang secara normal mode melakukan penyelaman, maka dalam pelayaran hak lintas damai di laut teritorial ini diberlakukan ketentuan untuk navigasi di permukaan air dan menunjukkan benderanya. Ketentuan khusus di luar kebiasaan kapal selam ini diatur pada Pasal 20 UNCLOS 1982.

Prinsip kebebasan berlayar di laut teritorial dengan menggunakan hak lintas damai bagi kapal dan pesawat udara asing ini juga diakomodir dalam peraturan perUndang-undangan nasional. Kebebasan berlayar bagi kapal asing di laut teritorial ini juga dijamin oleh Negara pantai terhadap kelengkapan fasilitas navigasi pelayaran yang akan digunakan oleh kapal-kapal asing dalam melintas. Negara pantai juga harus memberikan informasi yang tepat untuk mencegah terjadinya bahaya kecelakaan di laut sebagaimana diatur pada Pasal 24 UNCLOS

1982. Semua ini dilakukan untuk memberikan kenyamanan dan keselamatan pelayaran bagi kapal asing yang melintas di laut teritorial.

#### **4. Prinsip duplikasi rejim hukum laut dan hukum udara**

Hak lintas damai bagi kapal dan pesawat udara asing di laut teritorial pada dasarnya mengandung problematik hukum. Di satu sisi dasar hukum yang digunakan adalah prinsip hukum laut internasional dan hukum udara internasional. Hukum laut internasional yang terkodifikasi dalam UNCLOS 1982 yang kemudian diratifikasi dalam hukum nasional Indonesia dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 sedangkan hukum udara internasional yang terkodifikasi dalam konvensi Chicago 1944 yang kemudian diadopsi prinsip-prinsipnya dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Substansi hukum laut internasional dan hukum udara internasional ini sering menimbulkan konflik dalam praktik penerbangan internasional yang melintas di atas laut teritorial khususnya pesawat-pesawat militer yang diluncurkan maupun diterima di kapal perang. Praktik pelayaran dan penerbangan di atas laut teritorial Indonesia ini berlaku hak lintas damai juga terjadi pada penerapan Hak lintas alur laut kepulauan Indonesia (ALKI) yang berpotensi terhadap konflik norma.

#### **Simpulan**

1. Faktor penyebab terjadinya pelanggaran hak lintas damai yang dilakukan kapal dan pesawat udara asing di laut teritorial Indonesia disebabkan oleh:
  - a) Faktor Historis
  - b) Faktor Rejim Hukum Laut Internasional
  - c) Faktor Kekuatan Armada Kapal perang dan pesawat udara tempur
  - d) Faktor ekonomi
2. Pelaksanaan penegakan hukum hak lintas damai terhadap kapal dan pesawat udara asing di laut teritorial Indonesia dilaksanakan melalui ketentuan hukum laut internasional maupun hukum laut nasional yang berbasiskan kebebasan berlayar (innocent passage), tidak mengancam dan mengganggu keamanan, keutuhan wilayah dan kedaulatan Negara pantai. Masih banyak ditemukan pelanggaran hak lintas damai yang dilakukan oleh kapal dan pesawat udara asing berkaitan dengan pelanggaran tindak keimigrasian,

narkoba, *illegal fishing*, *illegal entry*, ancaman dari kapal perang dan pesawat tempur dan sebagainya. Penegakan hukum hak lintas damai dilaksanakan menurut kewenangan instansi pemerintah diantaranya Polri, Bakamla, Kementrian terkait dan TNI AL sebagai leading sektor.

3. Prinsip-prinsip hukum nasional dan internasional dalam mengatur hak lintas damai bagi kapal dan pesawat udara asing di laut teritorial Indonesia. Prinsip hukum internasional yang mengatur hak lintas damai melalui United Nations Conventions on The Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982). Prinsip-prinsip yang terkandung dalam hak lintas damai oleh kapal dan pesawat udara asing di laut teritorial meliputi prinsip-prinsip:
  - a) Prinsip perluasan perluasan yurisdiksi di laut.
  - b) Prinsip lintas laut secara damai (*innocent Passage*).
  - c) Prinsip kebebasan berlayar.
  - d) Prinsip duplikasi rejim hukum laut dan hukum udara.

## DAFTAR PUSTAKA

Boer Mauna, 2000, **Hukum Internasional: Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam era Dinamika Global**, Alumni, Bandung.

Joko Pramono, 2005, **Budaya Bahari**, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.

Mochtar Kusumaatmadja, 2003, **Pengantar Hukum Internasional**, Alumni, Bandung.

Pandoyo, T.S., 1999, **Wawasan Nusantara**, Rineka Cipta, Jakarta.

Soeryono Soekanto, 1983, **Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum**, RajaGrafindo Persada, Jakarta.

Romli Atmasasmita, 1997, **Teori Hukum Integratif, Rekonstruksi terhadap Teori Hukum Pembangunan dan Teori Hukum Progresif**, Genta Publishing, Jakarta.